

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ СТАХАНОВЦЕВ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

На паровозе Петра Кривоноса

Когда тов. Л. М. Каганович назначил Петра Кривоноса начальником депо Славянск, знавший машинист перешел к своей трудовой паровоз «ФД» 20-835, на котором он опробовал предельные нормы.

— Вот машину, Петр Степанович, покоряющему, лучше всех, быстрее всех, никогда не отставая, будь впереди, — сказал тов. Кривонос.

С радостным волнением принял я красавца-паровоз и дал слово Кривоносу работать только на «отлично».

Вскоре тов. Кривонос познакомил меня в Москве с Лазарем Моисеевичем Кагановичем.

— Вот это тов. Лавриков, мой ученик, сидит на моем паровозе.

Нарком попросил мне руку и спросил: — Как работаете?

— По-кривоносски, но хочу Кривоноса переиграть.

Лазарь Моисеевич рассмеялся и сказал: — Молодец! Желаю успеха!

Паровоз «ФД» 20-835 — покоряющему лидер колонны паровозов депо Славянск. По показателям нашей бригады равняются остальные. А показатели растут и улучшаются с каждым месяцем. Наш паровоз водит поезд весом от 2.300 тонн до 4.000 тонн. Мы добились пробега между обточкой в 42 тысячи километров. Норма пробега между промывками для нашего депо равняется 5 тысячам километров. Паровоз «ФД» 20-835 в последний раз пробежал между промывками 15.170 километров. Каждый месяц мы экономим 70—80 тонн топлива. За десять месяцев сэкономили 738 тонн угля.

Кроме меня, на паровозе работают машинисты-комсомольцы тт. Лавриков и Чертовский. У нас много общих интересов. Мы любим преодолевать трудности, стремимся увеличивать скорости, вес маршрутов, метаем о достижениях новых, более высоких показателей.

Наш «секрет» вождения паровоза на большой скорости прост. В основе лежит отличное знание машины, добросовестный уход за ней и знание профиля пути.

У нас заведен твердый порядок — на каждую поездку машинист заключает договор на социалистическое соревнование с главным кондуктором. Когда нам дают «зеленую улицу», когда светофоры не задерживают нас — наш поезд мчится без единой остановки.

Отличный уход за котлом, умелое пользование антикапительным устройством не дают составу без пара воды на участке протяженностью в 178 километров. В поездках стараемся использовать силу инерции. На остановках и на таком ходу угля в топку подаем лопатой. Стокер используем только на полном ходу паровоза.

Тяжеловесные товарные поезда наша бригада водит со скоростью пассажирских. Мы упорно боремся за выполнение наркомовского графика движения. Нередко при этом приходится решать сложные задачи. Частенько бывает, что со станции Никитовка мы выезжаем за десять минут до прихода скорого поезда. Рассчитав каждую минуту, мы трогаемся в путь и на станции Славянск приходим первыми. На этом участке у скорого поезда две коротких остановки, наш же состав идет безостановочно, развивая большую скорость. В результате график выдержан.

За годы руководства транспортом тов. Л. М. Кагановичем облик машиниста товарных поездов неузнаваемо изменился. По забытому времени, когда товарные поезда шли от станции до станции часами, когда разрешалось ездить со скоростью, не превышающей 25 километров в час, с грузом, не превышающим тысячу тонн. По-прежнему работаем мы сейчас. Машинист-тяжеловесник пользуется большим уважением. Каждый честный машинист стремится работать по-кривоносски, по-отлично. Я всегда примыкаю к маршруту из Донбасса в Москву и в Ленинград. Если потребует ролина, партия большевиков, советское правительство, я поведу тяжеловесные составы на большой скорости к любой границе Советского Союза.

П. ЛАВРИКОВ.
Старший машинист паровоза «ФД» 20-835 депо Славянск, Южно-Донецкой дороги.

По наркомовскому графику

В мае текущего года на железнодорожном транспорте произошло большое событие. Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович ввел новый график движения поездов, предусматривающий значительное увеличение веса составов, сокращение поперечного времени, увеличение технической и участковой скорости. В новом графике, как и всегда, отразились завоевания железнодорожников за последние годы.

Наркомовский график — творческий график. Выполняя его, можно достичь исключительных успехов в решении главной задачи — провезти как можно больше поездов и как можно быстрее. Участок Бесчинская — Бесчинская, на котором я работаю, однопутный, один из наиболее насыщенных движением, связанных со многими угольными шахтами. Достаточно сказать, что по участку за смену проходит 1.600 вагонов. И здесь мне удалось добиться проследования по графику 96 проц., а в ряде смен и 100 проц. поездов.

Мой принцип организации движения основан на своевременном предупреждении и устранении всевозможных задержек, которые могут возникнуть на пути следования поездов. Новый график обязывает диспетчера быть подлинным организатором. Командир, сидящий у секвестора, обязан в совершенстве знать профиль пути на своем участке, расположение путей на каждой станции, знать сеть водоснабжения, связь, состояние паровозного парка и, наконец, главное, — знать людей, с которыми он работает. Движение поездов по графику зависит не только от диспетчера, оно зависит от машиниста, главного кондуктора, дежурных, путейцев и других работников транспорта. Знание деловых качеств людей, с которыми я работаю, систематическое общение с ними позволяют мне полностью осуществлять график. Не было случая, чтобы у меня поезд останавливался у секвестора, задерживался их прием из-за неготовности станции.

Многие дали мне личное знакомство с работниками моей смены, частые выезды на участок. Я несколько раз выехал на линейные станции, участвовал в собраниях кондукторов, машинистов. В результате теперь я знаю, что дежурные на станциях Дроново тов. Лунина, Мочалинская — тов. Абрамченко, Софьино-Бродская — тов. Рева, Пелатевская — тов. Стебко четко выполняют мои указания. Я знаю, что можно целиком полагаться на отличных главных кондукторов тт. Бештанко, Лисунца, Жукова.

Вот несколько эпизодов борьбы за выполнение наркомовского графика.



1935. 1936. 1937. 1938. 1939.

Стахановки Болдинской пристани

Рязано-Уральская дорога все еще отстает от требований, которые предъявляют ей партия, правительство, все общество. Не на дороге имеются отдельные бригады, смен и даже коллективы, показывающие образцы коммунистической борьбы за выполнение государственного плана погрузки и выгрузки. К числу таких коллективов относятся станция Болдинская, пристань Астраханского отделения. На этой станции работают исключительно женщины, и мы так же и зовем: «женская станция».

Несмотря на то, что Болдинская пристань — типичная станция 3-го класса, здесь ведется большая работа. Станция в среднем ежедневно грузит до 120 вагонов рыбы, сена и других грузов.

Долгое время станция Болдинская пристань не выполняла государственного плана погрузки и выгрузки, стрелочное хозяйство было запущено. На всем дедал отсталок вопиющего беспорядка.

В таком состоянии в октябре прошлого года станцию приняла молодая команда, кандидат партии Зинаида Янчура. Тов. Янчура начала свою работу с подбора и правильной расстановки людей. На работу дежурным по станции была выдвинута дочь железнодорожника, комсомолка Валентина Соколова. Другим дежурным по станции была назначена Антонина Бударяева, молодая комсомолка, лишь недавно окончившая Саратовский железнодорожный техникум.

Но покорить и выиграть новых командиров — это только полдела. Надо было организовать их работу, руководить ими. Железнодорожники станции Болдинская пристань заключили договор на социалистическое соревнование со станцией Владимирской пристани. Молодые командиры Болдинской пристани сумели повлечь в соревнование всех женщин-железнодорожниц. На станции Болдинская пристань соревнуются все и соревнуются по-настоящему: дружно, горячо, с задором дерутся за честь станции, за первенство смен.

Результаты соревнования налицо. Станция за месяц в месяц перевыполняет государственный план погрузки и выгрузки. За 15 дней июля план погрузки выполнен на 120,5 проц., выгрузки — на 200 проц. Простой вагонов под грузовыми операциями снижен до 8 часов против 11,2 часа в июне.

Первенство по внутривагонному соревнованию держит смена дежурной по станции тов. Соколовой. Эта смена за 15 дней выполнила июльский план погрузки на 146,3 проц. Тов. Соколова за образцовую работу награждена тов. Л. М. Кагановичем знаком «Ударнику Сталинского призыва».

Не отстает от смен Соколовой соревнующаясь с ней смена Бударяевой, Куровой и Оришковой. Успех коллектива станции Болдинская пристань решает то, что командиры станции умело планируют работу людей. Железнодорожники знают заранее, что предстоит делать. Ежедневно после окончания смены проводятся технические совещания, на которых обсуждается работа за сутки, выясняются причины невыполнения отдельных измерителей, намечается план работы на дальнейшее время.

Большую политическую работу на станции ведет комсомольская организация во главе с секретарем комитета комсомола — Антониной Бударяевой. Комсомолки ежедневно выпускают листовки, в которых поощряются выполнение обязательств.

Борьба за выполнение государственного плана погрузки и выгрузки сочетается с борьбой за культуру. Независимо от смены дежурной по станции, в комнате дежурного чистота и уют: на полочках и столах — цветы, на полу — дорожки.

Образцово-стахановской работой железнодорожники завоевали всеобщее уважение. Дружная, сплоченная работа небольшого коллектива, добросовестное отношение к порученному делу привели к тому, что в нынешнем году станция работает без брака, аварий, без единого случая нарушения трудовой дисциплины. Женская станция Болдинская пристань — стахановская станция Рязано-Уральской дороги.

И. КРЫЛОВ.
Начальник политотдела Рязано-Уральской дороги.



К. Приходько — теплотехник паровозного депо Пятихатки, Сталинской дороги.



З. Янчура — начальница станции Болдинская пристань, Рязано-Уральской дороги.

КАЖДОЕ ДЕПО МОЖЕТ ИМЕТЬ ТАКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

До появления известной всем железнодорожникам приказа тов. Л. М. Кагановича «О сокращении расхода топлива на железнодорожном транспорте» Пятихатское депо было посылало большие перебои. Приказ заставил меня серьезно задуматься над тем, как научить паровозные бригады и особенно коцеров экономить черное золото.

Почти все жалобы коцеров, помощников машинистов и большинства машинистов сводились к одному: «вынуждено по всем качествам угля». А мой 25-летний опыт подсказывал мне, что это не совсем так, — в перебои топлива в первую очередь повинны люди.

В депо я прочел несколько лекций по теплотехнике. С моими докладами машинисты и соглашались и не соглашались. Многие товарищи говорили:

— Теоретически оно, коцеры, и так, а вот на паровозе не выходит. Кроме цифр и теории, ты давай нам хороший уголек, иначе давление пара в котле не поднимется.

Тогда я решил практически передать свой опыт. Непосредственно на локомотиве я стал обучать паровозные бригады отоплению паровозов. Из Мариуполя нами был получен товарный паровоз № 70902. Работала бригада на нем плохо, пережигала огромное количество топлива, с одним тендером воды проезжала не больше 47 километров.

Я решил проверить локомотив. Проехав сто километров, я определил, что котел паровоза № 70902, его дымоотводящие и жаровые трубы загрязнены, неисправны установлен форсунки котла, неисправна колосниковая решетка. Устранив эти недостатки во время промежуточного ремонта, я снова выехал на паровоз. На этот раз он шел значительно лучше, но все же горение в топке было плохое, давление пара низкое. Машинист тов. Головов, его помощник и коцеры начали жаловаться, что якобы им дали плохой уголь. Я стал сам отапливать паровоз. На следующем перегоне давление пара было уже нормальное.

Выяснилось, что паровозная бригада не была знакома со свойствами угля марки «АРШ» и бросала его в топку толстым слоем, закрывая таким образом доступ воздуха к огню.

С этого дня на паровозе 70902 перегон топлива был окончательно ликвидирован, а в первом полугодии нынешнего года на этом паровозе сэкономлено свыше 200 тонн угля.

Большой экономии топлива в депо я достиг не только тем, что научил людей правильно отапливать паровозы и содержать котлы машин в чистоте. Огромную роль сыграли использование изгари и плакового отсева. У нас есть стационарный котел, на отопление которого в 1937 году ежемесячно уходило до 20 тонн угля. Однако за 1 квартал 1938 года этот котел отапливался исключительно изгарию. Для оттапливания паровозов мы сейчас даем уголь, к которому приписываем от 5 до 15 процентов изгари и плакового отсева.

Естественно на технических совещаниях я подробно разбираю успехи и неудачи паровозных бригад в борьбе за экономию топлива. В депо осуществляется контроль за своевременной продувкой котлов, за правильным питанием их антикапительном.

Такими путями за четвертый квартал прошлого года мы сэкономили 1.400 тонн топлива, а за первое полугодие текущего года — 3.800 тонн. Теперь на одна наша паровозная бригада не имеет перерасхода угля. Лучшие другие экономисты топарки коммунисты-машинисты тт. Бонюба, Подстанский, Головов.

Сейчас перед всем коллективом депо стоит ответственная задача: снизить в 3-м и 4-м кварталах текущего года расход топлива на 10 проц. по сравнению с 3-м и 4-м кварталами 1938 года. В честь всеобщего дня железнодорожника я беру обязательство добиться снижения расхода топлива на 12 проц.

К. ПРИХОДЬКО.
Теплотехник паровозного депо Пятихатки, Сталинской дороги.

ГАРАНТИЙНАЯ ПУТЕВКА ГРИГОРИЯ КИРЖНЕРА

Шесть лет назад слесарь-инструментальщик Киевской фабрики учебно-лабораторных пособий Григорий Киржнер по призыву Ленинского комсомола пришел на железнодорожный транспорт. Это был период, когда на станциях от поездов падали отцепленные вагоны из-за горения бруса. Пять тысяч комсомольцев были мобилизованы на работу слесарями. Им было поручено собирать брус.

Тогда поработал Киржнер слесарем. Сильнейший юнец быстро выдвинулся, и его назначили старшим осмотрщиком вагонов на станции Киев.

С большой ответственностью к тому, как закончить его работу, грузные вагоны отцеплялись от составов.

Отцепленные вагоны поодому стояли в ожидании ремонта. Проходили дни, грузы задерживались на станциях.

Киржнер не мог с этим мириться. Часто он думал:

— Как же мы комсомольцы, если не можем ускорить движение вагонов?

И тогда роилась мысль: а что, если брус заменить тут же на путях, во время стоянки поезда, не отцепляя вагона от состава?

Это противоречило установленным правилам, но Киржнер это не смутило. Был проделан первый опыт. Он оказался удачным, и дело пошло. Так родился новый метод — безотцепочный ремонт вагонов. Грудь комсомольца украсил наркомовский значок «Почетному железнодорожнику».

Слава о методе осмотра Киржнера быстро распространилась по стране. На дорогах Союза ширилось движение мастеров безотцепочного ремонта вагонов. Но Киржнер не почил на лаврах. Поощренная сталинским наркомом тов. Л. М. Кагановичем изобретательская мысль молодого железнодорожника искала новые пути ускорения оборота вагонов.

И там же на Юго-Западной дороге Григорий Киржнер осуществлял свой второй метод, получивший название метода гарантийных поездов. Суть его состоит в том, что бригада осмотрщиков, проверявшая поезд на станции, дает гарантию, что на определенном промежутке пути поезд этот отремонтировать не придется.

Первый, как его называют Киржнер, благополучный маршрут он гарантировал на 125 километров. Потом все удлиняло гарантию и довел ее до 300 километров.

В 1938 году, работая на станции Магдагачи, Амурской дороги, Киржнер организовал маршрут, который без ремонта дважды покрывал по кольцу протяженности дороги (Магдагачи — Косиневская — Архара — Магдагачи). Поездкой из Магдагачи во Владивосток Киржнер еще раз продемонстрировал замечательные качества своего метода.

Теперь Киржнер разрабатывает метод отправки товарных составов без поездов вагонов мастеров. При хорошей организации гарантийных маршрутов надежность в поезде вагонном мастере отпадает, как отпадает необходимость в каком бы то ни было ремонте вагонов на перегоне. Осуществление этого метода на одной только станции Куйбышев-Восточная, Амурской дороги, за два месяца сэкономило 60 тысяч рублей.

Григорий Киржнер не только смелый новатор. Он — умелый хозяйственник, подлинный организатор большевистских поездов. Последние годы вагонное депо Куйбышев-Восточная работало плохо. План ремонта вагонов систематически не выполнялся.

В феврале начальник депо был назначен Киржнер. Опираясь на помощь партийной организации, он быстро вывел депо из провала, и вагоны Куйбышевские уже выполняли головной план.

За полтора года работы на Дальнем Востоке Киржнер добился этого замечательного результата: край безграничных просторов, жемчужину Советского Союза.

— Буду работать на нашем Дальнем Востоке, — говорит 23-летний коммунист Григорий Киржнер.

Б. ПИЩИК.

РЕЗЕРВЫ

Выступая на XVIII съезде ВКП(б), тов. Л. М. Каганович указал, какие резервы имеет железнодорожный транспорт для дальнейшего подъема. Перечисляя их, нарком сказал:

«Есть еще один резерв, большой резерв, на который указывал нам товарищ Сталин. Этот резерв — упорядочение перевозок, ликвидация нерациональных встречных и дальних перевозок».

Это указание наркома заставило нас присмотреться к тому, как мы планируем перевозки. Выяснилось много любопытного. В самом деле, чего стоят, например, такие заявки клиентов. Артель «Стеклопроб» просит перевезти 9 вагонов стекляного бруса из Ленинграда на Юго-Западную дорогу на расстояние 1.200 километров. «Лозовостаб» требует вагоны для перевозки древесины с Юго-Западной на Сиверскую в Камениц-Подольск и Винницкую на расстояние 1.300—1.400 километров. За первое полугодие текущего года для перевозки таких грузов Октябрьской дороге были предъявлены заявки на 33.200 вагонов, и дорога удовлетворяла их, так как все «привыкло думать, что все, что предъявляют транспорту, — транспорт обязан возить» (Каганович).

После съезда мы решили развернуть борьбу с нерациональными перевозками. В мае дорога отказалась предоставить 2.037 вагонов для полюбивших грузов, в июне — 2.253 вагонов. Таким образом, в течение двух месяцев нам удалось сэкономить почти 4.300 вагонов.

Разумеется, мы не просто отказываемся от вагонов, а стараемся по возможности

подсказать клиенту, каким путем он сможет избежать ненужных перевозок. Мы, например, способствуем обмену оппортунистическими грузами между различными клиентами. Приведу пример. Упомянутый ранее в переписке дрова со станции Верье в Исков и в Ленинград. В то же время Лесопромышленный комбинат в Искове для лесозаготовительного участка, который находится на расстоянии 50 километров от ст. Верье. По намерению было произведен обмен заготовленными дровами, благодаря чему удалось устранить нерациональные перевозки и в то же время удовлетворить потребности клиентов.

Сокращения нерациональных перевозок мы добиваемся также передачей грузов с железной дороги другим видам транспорта. Октябрьская дорога перешла в июне Северо-Западной железной дороге на перевозку по водным путям 1.787 вагонов различных грузов. Мы имели возможность перевести на речной транспорт свыше 7.000 вагонов, не встретили серьезного сопротивления клиентам. Дешевые сроки доставки, уверенность в сохранности груза и даже в том, будут ли грузы вообще перевезены, — все эти недостатки, от которых пароходство и сейчас не вполне избавилось — вот что заставляет грузоотправителей искать выход речного транспорта.

Ленинград связан со всеми пригородными районами асфальтовыми и шоссейными дорогами. Казалось бы, что значительная часть внутригородских перевозок должна осуществляться автогрузовым транспортом. Однако в июне из 2.522 вагонов с корот-

копребными грузом автогрузовой транспорт взял от нас только 781 вагон.

Такую ситуацию пора поправить, иначе мы не выполним указания товарища Молотова, который на XVIII съезде партии говорил о необходимости разгрузить железнодорожный транспорт и улучшить использование водного и автомобильного транспорта.

Сейчас мы серьезно занялись рационализацией перевозок. Так, например, мы предложили Изборскому заводу проложить узкоколейку до станции Поповка, откуда для завода дорога вывозит сотни вагонов кварцевой песка. Нам приходится возить на короткое расстояние внутри Ленинградского узла серую кислоту с завода «Красный химик». Мы настаиваем на дроблении вагонов специальными автомашинистами. Мы ставим также вопрос о создании парка мощных автомашинистов для перевозки молока в пригородах Ленинграда.

Полностью оправдала себя так называемая специализация станций Ленинградского железнодорожного узла. Надо сказать, что на эти станции приходится около 60 проц. всего грузооборота Октябрьской дороги. Ленинградский узел — барометр работы нашей магистрали. Когда, например, на станции Ленинград-Московская-Сортировочная загрузка казан-либурь замедлилась, то немедленно начинается лихорадка всей дороги. А в Ленинградском узле — слышно дыхание станции, и до нежданного времени кажется на них принималя грузы, идущие в любом направлении. Это привлекло к большим внутригородским перевозкам, к чрезвычайной загрузке станционных складов, задерживало оборот подвижного состава. Преодолев огромное сопротивление грузоотправителей, мы при поддержке тов. Л. М. Кагановича ввели специализацию

станций. Сейчас основные товарные станции Ленинградского узла принимают грузы только в определенном направлении. Так, станция Ленинград-Московская принимает грузы только в направлении Хорини, Ленинград-Витебская — на Донбасс и Украину и т. д. В результате во много раз увеличился грузооборот узла и мы обслуживаем сейчас меньшим количеством вагонов. Раньше внутригородской грузооборот обслуживал 21 паровоз, а сейчас — девять.

Крепко помогают нам использовать внутренние резервы наши машинисты. За период с августа 1938 года по июнь текущего года на Октябрьской дороге было проведено 10.850 тяжеловесных поездов. Только за последние шесть месяцев благодаря этому удалось перевезти сверх нормы 1.575.000 тонн грузов. Инициаторы введения тяжеловесных поездов машинисты тт. Малиновский, Чикрисов, Касимов, Моисеев, Холодов и другие водят составы не только без опозданий, но и с большим нагоном времени.

Наконец, улучшение качества перевозок мы добиваемся путем погрузки в один товарный вагон грузов, отправляемых в один пункт, безотцепочной погрузки и выгрузки на промежуточных станциях и другими рационализаторскими мероприятиями, позволяющими ускорить оборачиваемость подвижного состава и тем самым увеличивать грузооборот дороги.

В. БОГДАНОВ.
Начальник Октябрьской дороги, депутат Верховного Совета СССР.

НАКАНУНЕ ОТКРЫТИЯ ВСЕСОЮЗНОЙ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ВЫСТАВКИ

На опытных участках новых технических культур посевы в отличном состоянии. Средиземноморская конопля и среднеазиатский конопь достигают в высоту трех метров. Хорошо также развивается многолетний кендырь, джут, рами, протейя.

накопится с агротехникой, правилами уборки и обработки волокна этих новых южных культур. За посевами ухаж

Опытное хлопковое поле покрылось

Ферганский хлопок прекрасно развивается и обещает богатый урожай. Тут же растут цветут сорта, которые внедряются в районы. Наши агрономы заставляют

А ВЫСТАВКУ
запечаткой», давшей 6 тыс. летр
(«Большинство Поставщиков»).

СЕМИПАЛАТИНСКЕ, 29 июля. (По телеграфу). Из Семипалатинска выехала первая группа знатных людей Восточного Казахстана на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку. Среди них — орденскую плантацию — П. Павлов.

носы-трактористы гг. Петров, Гаври-
ло, председатель колхоза тов. Мантеев, м-
стер комбайновой уборки тов. Сластено-
в и другие.

Сейчас в колхозах и совхозах развинулось социалистическое соревнование право поэзии на выставку в Москве («Примирительная правда»);

МЕТАЛЛ ЗА 28 ИЮЛЯ
(В тыс. тонн)

План	Выпуск	% план
------	--------	--------

ЧУГУН	45,0	30,4	87,
СТАЛЬ	55,8	44,3	79,
ПРОКАТ	40,3	31,2	77,

	(В тыс. тонн)		
	План	Добыто	% план
по союзу	389,6	363,8	93,
А. КОМБИНАТЫ			
ДОНБАССА:			

Сталинуголь	122,6	115,5	94
Ворошиловградуголь	86,1	77,8	90
Ростовуголь	26,0	25,0	92
Б. КУЗБАССУГОЛЬ	53,0	52,9	99
В. МОСКВУГОЛЬ	25,8	22,8	89

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 28 ИЮЛЯ				
	План в штуках	Выпу- щено	% пл.	
Автомашин грузовых «ЗИС»	234	237	101	
Автомашин легковых «ЗИС»	13	14	107	
Автомашин грузовых «ГАЗ»	407	407	100	
Автомашин легковых «М-1»	71	72	101	

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
28 июля на железных дорогах Союза по-
жжено 104,378 вагонов—102,3 проц. плана,
гружено 103,550 вагонов—101,0 проц. пла-

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Т ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ СВОИХ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯ-

Верховного Совета Союза ССР Комдива
Григорьевича
Александра Георгиевича

ПОВИЧА
МЬЯМ.

Сил РККА с глубоким прискорбием
их служебных обязанностей:
Верховного Совета Союза ССР Бондича
Григорьевича
Александра Георгиевича
Ивановича

свое искреннее соболезнование.

ха им. Дзержинского; Парк Культуры и Отдыха «Сокольники» — Русаковская, касса центрального входа; Парк Культуры и Отдыха «Красная Пресня» — Мантульянская.

ская, 5, касса главного входа; Лефортовский Парк Культуры и Отдыха — Госпитальная, 3, касса центрального входа; ПВДКА — пл. Коммуны, 2, касса главного входа; Сал. «Земитаж» — Каретный ряд

сад «Аквариум» — Б. Садовая, 16; Рабочий театр Сталинского р-на — пл. Журавлева, д. 1, летняя касса. Дворец Культуры им. Сталина — Восточная ул., д. 4, касса театра. Летний сад завода «Серп и молот» — Волочаевская ул., д. 11/15, касса.

главного входа. Кузубаза гос. подшипникового завода им. Л. М. Кагановича. Шарикоподшипниковская ул. Дворец кузубовского завода им. Горбунова. Клуб завода № 24 им. Фрунзе, Театр им. Ленина, Библиотека «Трёхгорная мануфактура» -- Тр

Кассы будут открыты ежедневно, кроме общевыходных дней, с 3 часов дня до 8 часов вечера. Стоимость билетов 1 рубль для взрослых, 50 копеек для детей.

бел. Стоимость билета 1 руб., для учащихся и красноармейцев — 50 коп. Билеты продаются за день до посещения. Одновременно в указанных пунктах производится продажа билетов в театры Всесоюзной сельскохозяйственной выставки.

УПРАВЛЕНИЕ ПО ДЕЛАМ ИСКУССТВ

ПАРНАХ И САДАХ
ПАРК ПДКА (пл. Коммуны, 2, телеф. 1-41-91) — ДРАМАТИЧЕСКИЙ ТЕАТР—ОПЕРА (спект. Каменного з.зв.). Нам. и Р.з.з.

♦ ВОСТРАДНЫЙ ТЕАТР — с учас. Е. В. Логиновой и А. А. Оразова — РЕВНИВАЯ ФЕЛЕТТА — оперетта в 1 д. Муз. О. Штрауса. Концертное отделение: А. Каменский, В. Охлова, З. Тарская, Р. и Г. Грегори и др. Концертное отделение: А. Гавитный, Дирижеры: Б. Аветисян и П. Фурман. Нач. в 9 ч. веч. ♦ СТАДИОННЫЙ МАССОВЫЙ ТЕАТР — Доминиканский ху

ПЛАНЕТАРИЙ—с 2 ч. до 18 вечера сеансы

иственного — Д 3-10-85; Экономического —
Биографии — Д 3-10-82; Военного — Д 3-10-81;

Изд. № 662.